Exploitation d'une mine de charbon au Costa-Rica.

par M. Paul Serre.
Associé du Muséum.

Il y a cinquante ans, en 1871, un sieur Manuel-Joaquin Guttierroz découvrait au pied de la colline du «Tablazo» à San Miguel de Desemparados, village situé à 15 kilomètres de la capitale de San José de Costa-Rica, un dépôt de lignite compact, appelé ici «anthracite» et formé de veines de 2 à 3 pieds d'épaisseur (?), mais qui ne doivent pas être continues par suite des tremblements de terre.

Vers la fin de l'année dernière, deux promoteurs d'affaires, Américains du Nord, MM. Sinclair et Gordon, s'entendirent avec MM. Adolfo Cañas et Ricardo Guell, qui avaient acheté les droits des héritiers Guttierroz, pour la somme de 1.250 colons, afin d'assurer l'exploitation de cette mine. Les ingénieurs en question assurent une redevance de 6 cents américains (100 cents = 12 francs) à MM. Cañas et Guell et de 25 centimos de colon (100 centimos = 3 francs) à 200 petits propriétaires voisins par tonne de charbon extraite. On croit que le gisement s'étend sur une superficie de 5.000 hectares et que la qualité du lignite s'améliorera à mesure que les mineurs s'éloigneront de la surface; mais, d'ores et déjà, la «Direction des Travaux publics» le déclare de qualité supérieure au charbon américain envoyé ici.

Trois tunnels, dont un de 200 pieds de long, creusés dans la colline sont éclairés à l'acétylène, ce qui doit bien offrir du danger et rendre l'aération difficile. Les travaux, dirigés par l'ingénieur Gordon, ont été visités par le Président de la République, plusieurs Secrétaires d'État, M. José Balta (proscrit péruvien), Directeur général des mines; puis bénis par le curé de Desemparados.

On compte arriver un jour à extraire suffisamment de lignite pour satisfaire aux besoins locaux, qui sont de 100 tonnes par jour environ, dont 20 consommées par le chemin de fer national qui brûle le plus souvent du bois et même du bois vert dans ses locomotives. La Compagnie anglo-américaine du chemin de fer de l'Atlantique, mieux organisée, brûle de l'huile lourde de pétrole; mais, dans le pays de la houille blanche qu'est le Costa-Rica, les deux chemins de fer seront un jour électrifiés.

Le charbon est amené à la capitale dans des charrettes, rappelant le temps de Mérovée, attelées de deux bœufs et contenant une demi-tonne de combustible.

Plusieurs essais effectués avec les locomotives du chemin de fer national du Pacifique, dont l'administrateur est depuis peu M. Rafael Iglesias, ex-Président de la République, ont donné de bons résultats: mais ce n'est que plus tard qu'on pourra constater l'effet produit sur les chaudières par ce lignite qui contient du soufre et n'en brûle d'ailleurs que mieux.

Si je n'ai pas rendu compte plus tôt de ce qui précède, c'est qu'on estimait ici que la campagne de presse menée par MM. Sinclair et Gordon, qui dépensèrent une cinquantaine de mille francs en travaux d'exploration et firent visiter la mine à M. C. E. Hutchinson, Vice-Président de la «Hutchinson Coal Company» de Fairmont (États-Unis), ne tendait rien moins qu'à constituer une société et à vendre des actions au mieux.

Mais, depuis hier, on vend le charbon du «Tablazo», dont j'envoie un échantillon au Muséum, dans un dépôt établi dans un faubourg de la capitale, même au prix de ₡ 85,00 la tonne ou ₡ 4,50 le quintal de 46 kilogr. ou bien encore 5 centimos la livre anglaise, ce qui me paraît bien cher, car les Américains peuvent livrer leur charbon à Puntarenas au prix de $ 18,00 à $ 20,00 la tonne.

Cependant, dans ce pays où le commerce est devenu ce qu'était la propriété au temps de Proudhon, on vend dans une quincaillerie de la capitale le charbon américain du Nord au prix de ₡ 24,00 le quintal de 46 kilogr., soit 522 colons environ ou 1487 francs 70 la tonne de mille kilogrammes.

Quant à exporter le lignite du Costa-Rica avec profit, ainsi qu'on l'a imprimé ici, alors qu'à Panama on obtient à un prix devenu raisonnable du véritable charbon américain et colombien de qualité passable, on n'y saurait encore songer.